

SSS Drift Cup 2010

Ocena przejazdów w parach.

Pojedynek składa się z 2 przejazdów. Na każdy przejazd przydzielane jest 10 punktów do podziału pomiędzy zawodnikami, czyli 20 na oba przejazdy.

Przykłady:

- 5:5 // remis
- 5,5:4,5 // przewaga
- 6:4 // przewaga
- 6,5:3,5 // przewaga
- 7:3 // duża przewaga
- 8:2, 9:1 // bardzo duża przewaga
- 10:0 // spin lub inny rażący błąd jednego z zawodników

Aby wygrać pojedynek zawodnik musi posiadać przewagę 1 punktu lub większą. W przeciwnym wypadku ogłaszana jest dogrywka, czyli 2 dodatkowe przejazdy.

Zawodnicy muszą driftować od początku trasy do jej końca. Zawodnik, który wyspinuje jako pierwszy, przegra przejazd i otrzyma 0 punktów. Nie jest określony koniec strefy ocenianej, za którą zawodnik mógłby bezkarnie wyspinować, ponieważ zazwyczaj jest to następstwo błędu popełnionego w ostatnim zakręcie toru.

Kryteria brane pod uwagę podczas oceny przejazdów w parach:

1. Dystans pomiędzy zawodnikami.

Uciekający musi dążyć do tego, aby uciec goniącemu. Musi jak najbardziej zwiększyć dystans.

Goniący musi dążyć do tego, aby jechać jak najbliżej uciekającego. Musi jak najbardziej zmniejszyć dystans.

Zawodnik otrzymuje punkty za udany atak lub ucieczkę. Przy czym zbliżanie się lub uciekanie tylko na chwilę będzie premiowane co najwyżej połową (0,5) punktu. Celem jest utrzymanie odpowiedniego dystansu.

Kryteria przydziału punktów:

- Mały dystans przez dłuższą chwilę (1 zakręt lub sektor*): +0,5 punktu lub +1 punkt dla goniącego.
- Duży dystans przez dłuższą chwilę (1 zakręt lub sektor*): +0,5 lub 1 punkt dla uciekającego.
- Utrzymanie średniego dystansu: 0 punktów dla obu zawodników.

*sektor – seria zakrętów.

Zawodnicy podczas przejazdu mogą utrzymywać, zyskiwać oraz tracić punkty. Przykładowe sytuacje:

Jeśli goniący w pierwszym zakręcie będzie podążał w przyzwoitej odległości za uciekającym, to pojedynek rozpocznie się z przydziałem punktowym 5:5.

Jeśli od połowy trasy goniący zdecyduje się na atak, czyli zmniejszy dystans i go utrzyma, to dostanie punkt i wygra przejazd z przewagą 6:4. Jeśli jego atak będzie niepomyślny i nie zmniejszy dystansu, to punktacja pozostanie bez zmian (5:5), lub uciekający zyska przewagę.

Jeśli goniący rozpocznie przejazd od ataku i utrzyma mały dystans do końca trasy, to wygra z przewagą 7:3.

Jeśli uciekającego i goniącego będzie dzielił duży dystans w pierwszym zakręcie, to pojedynek rozpocznie się z przydziałem punktowym 6:4 dla prowadzącego. Jeśli goniący zmniejszy dystans i zaatakuje zawodnika z przodu, to np. Wyrówna wynik na 5:5. Jeśli nie, to uciekający otrzyma kolejny punkt i wygra z przewagą 7:3.

2. Linia.

Clipping pointy oraz clipping zone nie będą brane pod uwagę przy ocenie przejazdów w parach. Natomiast prowadzący powinien jechać idealną linią, czyli taką, która pozwoli mu na jak najszybsze pokonanie trasy oraz powiększenie dystansu nad podążającym.

Clipping pointy oraz clipping zone z kwalifikacji mogą, lecz nie muszą wyznaczać najszybszej linii.

Jeśli zawodników dzieli duży dystans to goniący może pojechać zupełnie inną linią, o ile pozwoli mu ona na zmniejszenie i utrzymanie dystansu.

Gdy zawodników dzieli już mały dystans, zawodnik jadący z tyłu naturalnie będzie musiał utrzymać linię zbliżoną do linii uciekającego. Może jednak jechać bliżej wewnętrznej lub zewnętrznej, jeśli pomoże mu to w utrzymaniu małego dystansu.

Jeśli uciekający podczas przekładki w kolejny zakręt uderzy w goniącego to jest to wina goniącego. Jednak jeśli w tej sytuacji uciekający się przestraszy i np. Obróci się, wypadnie z toru, lub wyprostuje, to punkty zyska goniący.

3. Kąt wychylenia.

Kierowca jadący z tyłu może jechać mniejszym kątem od prowadzącego jeśli dystans jest mały. Oczywiście jeśli jego kąt będzie podobny lub nawet większy to jeszcze bardziej zaznaczy swoją przewagę.

Goniący może zmniejszyć kąt wychylenia, aby dogonić prowadzącego. Jednak punkty otrzyma tylko wtedy, gdy uda mu się zbliżyć do uciekającego oraz utrzymać dystans.

Zawodnik jadący z tyłu powinien utrzymywać mały dystans już od pierwszego zakrętu tak, aby nie było potrzeby nadganiania małym kątem wychylenia.

Uciekający może zmniejszać swój kąt, aby uciec goniącemu. Uciekający może też pojechać maksymalnym kątem tak, aby wymusić na goniącym błąd. Goniący powinien się dostosować do sytuacji i odpowiednio zmniejszać oraz zwiększać kąt wychylenia.

Ogólnie goniący musi jechać blisko bez znaczenia czy małym czy dużym kątem wychylenia, ale naturalnie – im większym tym lepiej dla niego. Podobnie jest w przypadku prowadzącego – najważniejszym kryterium jest dystans, ale tutaj także działa zasada – im większym kątem tym lepiej.

Innymi słowy, jeśli np. zawodnik będzie uciekał małym kątem to za duży dystans przez długość 1 sektora lub zakrętu otrzyma tylko 0,5 punktu. Jeśli jego kąt będzie duży to zdobędzie 1 punkt.

Jeśli zawodników przez cały przejazd będzie dzielił średni dystans, czyli będą jechać równo po wynik 5:5, to o przewadze jednego z zawodników może zdecydować większy kąt wychylenia.

4. Wyprzedzanie

Zawodnik może wyprzedzić tylko, gdy nie wjedzie w linię prowadzącego oraz będzie jechał zbliżonym kątem wychylenia do uciekającego.

Wyprzedzanie jest zalecane tylko wtedy, gdy zawodnik uciekający popełni rażący błąd i pojedzie np. Bardzo szeroko zostawiając dużo miejsca na wyprzedzenie. W celu uniknięcia takiej sytuacji zawodnikowi jadącemu z przodu zalecamy jazdę blisko wewnętrznych clipping pointów.

5. Prostowanie.

Prostowanie przez chwilę jest równoznaczne z utratą 1 punktu. Czym dłużej zawodnik prostuje tym więcej punktów traci.

Jeśli zawodników dzieli mały dystans i goniący jest zmuszony do prostowania przez wcześniejsze wyprostowanie zawodnika z przodu to punkty straci uciekający. Jeśli goniący mógł jednak łatwo uniknąć prostowania to też straci punkty.

6. Hamowanie goniącego.

Gdy zawodników dzieli mały dystans, zawodnik jadący z przodu nie może specjalnie hamować lewą nogą oraz nadmiernie korzystać z hamulca ręcznego. Jest to zachowanie nie fair play mające na celu zmuszenie goniącego do wyprostowania, które dodatkowo może doprowadzić do kolizji.

7. Sytuacje szczególne.

W przypadku sytuacji szczególnej, której nie da się ocenić według wyżej opisanych zasad, sędziowie zastrzegają sobie prawo do własnej interpretacji. Jeśli taka sytuacja wystąpi, to jej interpretacja pojawi się w zaktualizowanej wersji tego dokumentu.

8. Przykładowe przejazdy:

<http://www.youtube.com/watch?v=x76j32Sc3Lg> - przejazd idealny, w którym bardzo dużą przewagę punktową otrzyma goniący (Nissan s15).